

# È ancora un mezzo di svago e non un mezzo di trasporto

Incontriamo Claudio Castiglioni in una bella giornata di questo pazzo marzo dello stabilimento Cagiva di Schiavon. Castiglioni, quarantenne presidente della Casa motociclistica nata dalla gloriosa Aermacchi, della quale l'americana Harley Davidson si disfe nel '79 per «quattro soldi», ci viene incontro nel cortile dello stabilimento e ci invita a pranzo in mensa. Al nostro tavolo siede tutto lo stato maggiore della Cagiva, azienda che nell'84 ha superato i cento miliardi di fatturato. I blu jeans ed i maglioni sono i capi d'abbigliamento sfoggiati da questi dirigenti e — qualcuno sussurra — in estate è capitato persino di vedere il direttore generale in «bermuda» aggirarsi per gli uffici. Ad un certo punto del pranzo, invero piuttosto parco, Castiglioni si alza e va ad affrettarsi del prosciutto in cucina. Di fronte a tanta semplicità ci vien subito da chiederci se il successo commerciale della Cagiva non stia proprio nell'affrontare i problemi con semplicità, scondandoli da tutto ciò che è inutile sovrastruttura ed andando direttamente al sodo.



«Signor Castiglioni come vede il futuro della moto: mezzo di trasporto oppure strumento di svago?»  
«Scendiamo in due il discorso. In Italia considero che la moto sia al 70% uno strumento di svago mentre all'estero è soprattutto un mezzo di trasporto. E poi anche in Italia bisogna fare un distinguo: i giovani fino al 18/20 anni usano la moto come mezzo di trasporto per andare a scuola e per spostarsi in modo indipendente; in età più adulta subentra invece il concetto della «moto come hobby», come strumento per rilassarsi e per vivere dei momenti di totale libertà. Certo non produce i benefici fisici della ginnastica in palestra ma i benefici psicologici di una gita in moto a contatto con la natura e senza problemi di traffico sono evidenti. Pensi ai vantaggi di tempo, di consumi e di energie nervose che può regalare l'uso di una «Electra 125», in città, rispetto ad una automobile. L'Electra è la moto del «duemila»: semplice da usare, maneggevole, comoda, adatta a tutti, insomma un mezzo di trasporto ideale.»

«Non pensiamo che il mezzo di trasporto ideale, soprattutto in città, è adatto a tutti sia lo scooter automatico.»  
«Assolutamente no, e le vendite di scooter lo dimostrano. I giapponesi (i fabbricanti di moto) credevano di poter invadere il mondo anche con gli scooter, ma non hanno i magazzini pieni e, nonostante siano in vendita a meno di mezzo milione, nessuno li vuole. Quindi è proprio una crisi di prodotto, lo scooter non «va» più come una volta.»  
«Voi avete attualmente in listino un gran numero di modelli di moto, cosa che non consente di realizzare le economie di scala necessarie al contenimento dei prezzi.»  
«Sì, è vero, ma 125 cc. — dove realizziamo oggi la nostra maggiore produzione — il «grosso» è rappresentato dal modello enduro che vendiamo in decine di migliaia di unità e che ci permette le economie di scala necessarie. Tutti gli altri modelli, che produciamo in alcune migliaia di pezzi, hanno inevitabilmente un prezzo un po' più alto ma non potremmo non produrli perché dobbiamo avere un'offerta completa di modelli per opporci efficacemente alla concorrenza. Ma pur con una gamma di modelli completa noi non commetteremo l'errore dei giapponesi dell'Honda che è arrivata a immettere sul mercato oltre a trenta modelli nuovi in un anno. Ottennero soltanto il disorientamento della clientela e di creare problemi ai rivenditori che si ritrovavano in magazzino moto vecchie dopo tre mesi e che si vedevano costretti a tenere e gestire enormi quantità di ricambi. Infatti, un conto è apportare delle modifiche migliorative ai modelli in produzione come facciamo noi e tutt'altro è sostituire i modelli con altri radicalmente nuovi a getto continuo.»

«Inoltre noi teniamo quei che di buono c'è in questa politica ma senza cadere in eccessi. Tenga anche conto che noi siamo stati i primi ad offrire una moto all'avanguardia come era ed è tuttora la Aletta Rossa (125 da enduro, n.d.r.).»

## La Ktm festeggia i suoi 50 anni di attività con una serie di nuovi modelli

Costruire delle ottime moto da fuoristrada è sempre stato il principale obiettivo per la Ktm sorta nel 1934 a Mattighofen ad una quarantina di chilometri a nord di Salisburgo. Quest'industria austriaca di proprietà di Erich Trunkogler, cinquantenne longilineo amico personale da sempre di Niki Lauda, che tra l'altro possiede alcune Ktm da fuoristrada regolarmente usate nei momenti di tempo libero per «spesaggiare» tra i boschi è oggi uno dei vanto dell'Austria. Nei suoi stabilimenti trovano infatti lavoro circa 600 dipendenti con una produzione che comprende oltre alle moto da cross, enduro e biclette per un fatturato che nel 1984 sarà di 725 milioni di scellini austriaci. Va poi sottolineato che la Ktm ad eccezione di pochi particolari, come ad esempio per i carburatori di cui è recentemente in accordo con la Dell'Orto, e per le forcelle ed i serbatoi anch'essi acquistati in Italia o per i pneu-

matici, produce interamente all'interno dei suoi stabilimenti tutti gli altri componenti meccanici. Primi fra questi i motori a due tempi per le macchine da cross ed enduro che vanno da 80 a 500 cc (tutti con raffreddamento ad acqua), poi i telai, i forcelloni, i mozz delle ruote, i dischi freno, ecc. per arrivare fino alle corone. La previsione per il fatturato '85 è infine di 740 milioni di scellini austriaci.

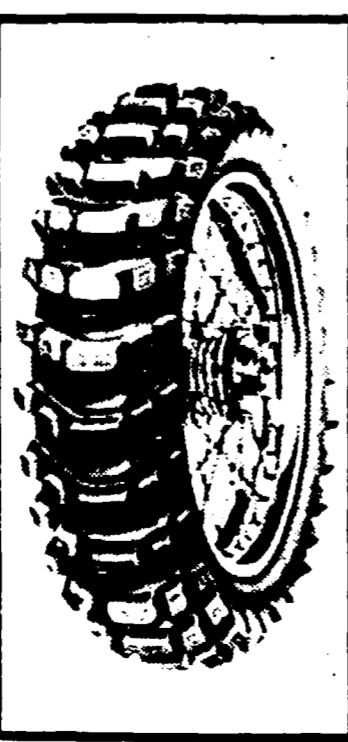
### Modelli nuovi per il 1985

Se nel 1984 la Ktm ha vinto per la quarta volta nella sua storia il titolo mondiale di motocross della 250 con il pilota austriaco Heinz Klinger (gli altri titoli li ha vinti nel 1974/77/78 con il russo Guennadi Moiseev), oltre ad una trentina di campionati nazionali nell'enduro e nel motocross, il 1985 si preannuncia ancor più ricco di successi. Grazie alla vitalità dei suoi in-

gegneri e progettisti in stretta collaborazione con il team dell'importatore italiano Farinoli, dopo test durati tutta la scorsa stagione, fin dal mese di novembre è entrata in produzione tutta la serie dei modelli 1985 (disponibili da alcuni mesi in Italia). La serie da 125 a 300 cc per l'enduro adotta la medesima struttura portante con un telaio monotrave sdoppiato realizzato in tubi di acciaio al cromo molibdeno e parte posteriore smontabile da due piccoli bulloni per meglio accedere alla zona del monoammortizzatore. Il forcellone come per tutte le altre moto è invece in alluminio di sezione rettangolare. Tutti i modelli di questa serie hanno il sistema frenante di tipo misto, con l'anteriore a disco da 240 mm di diametro ed il posteriore a tamburo su mozzo flottante, mentre per gli enduro (che possono comunque anch'essi disporre come optional del freno a disco anteriore), il freno anteriore è a tamburo con comando a doppia camera. Interessante anche la produzione delle enduro a quattro tempi costruite utilizzando un robusto telaio sempre monotrave sdoppiato. Le moto di serie hanno il motore a iniezione, sospensione monoammortizzatore e motore Rotax monocilindrico a 4 tempi in tre differenti cilindrate: 125, 150 e 200 cc. Le moto sono anche con avviamento elettrico.

## «MT 37 Lagunacross»: lo specialista Pirelli per sabbia e fango

Con l'introduzione del nuovo «MT 37 Lagunacross», la gamma dei Pneumatici Pirelli per moto da cross è ora ancora più completa e competitiva, spaziando — con soluzioni altamente specialistiche — in tutti i settori di impiego. Nove diversi tipi di pneumatici che permettono, al pilota e all'appassionato, di affrontare in condizioni ottimali ogni terreno: dalla terra battuta alla sabbia, dal «misto» al fango. Ed è appunto all'utilizzazione su fondo molle e fango che il Pirelli «MT 37 Lagunacross» si indirizza per le sue caratteristiche tecniche. Il disegno del battistrada, con tasselli disposti ad arco come nelle «pale» delle turbine, è stato messo a punto per migliorare la trazione in tutte quelle situazioni in cui un normale pneumatico da cross si troverebbe in difficoltà, provocando slittamenti in fase di accelerazione. Il Pirelli «MT 37 Lagunacross» vanta una eccezionale trattativa, non solo in rettilineo, ma anche in curva grazie alla azione di appoggio dei tasselli laterali che incrementano l'effetto «antiderapante», il pilota può

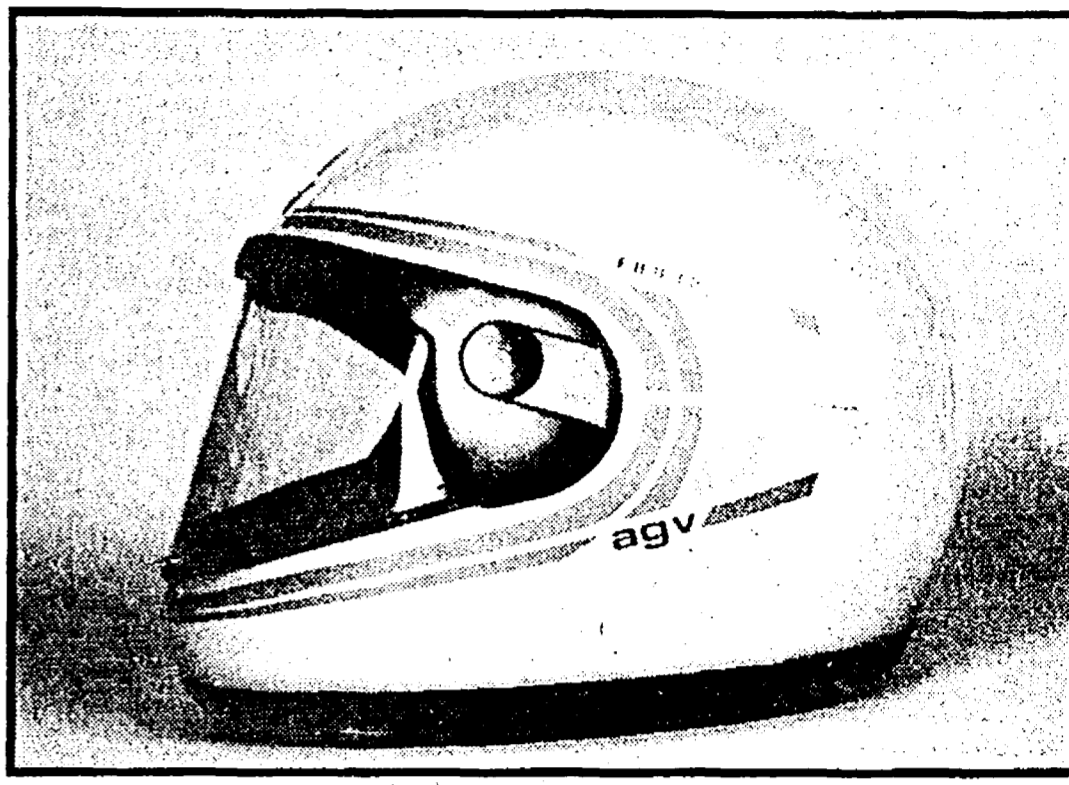


scaricare a terra tutta la potenza desiderata. Da notare che proprio in funzione del tipo di guida che caratterizza le moto da cross delle categorie 125 e 250 cc, il Pirelli «MT 37 Lagunacross» nella dimensione 4.25 - 18 (destinato appunto a queste cilindrate) è stato dotato di tasselli laterali «sfalsati» per avere una maggiore presa sullo spigolo e consentire di «piegare» la moto in modo più accentratore. Oltre alla misura 4.25 - 18, il nuovo «MT 37 Lagunacross» è disponibile nella dimensione 3.00 - 18, adatta alle moto da 300 cc, in questo caso, essendo in presenza di elevate potenze, l'allineamento ad arco dei tasselli si prolunga fino sul fianco, dato che il pilota è solito dare gas quando la moto è più dritta in uscita dalla curva. Di rilievo l'inclinazione differenziale dei tasselli, caratteristica questa che — assieme all'ampia distanza esistente tra ciascuna fila di tasselli — favorisce l'«autopulitura» dal fango. Grazie all'impiego di speciali materiali, la carcassa del nuovo «MT 37 Lagunacross» vanta la preferibile leggerezza e affidabilità delle altre coperture da cross della linea Pirelli, mentre la mescola è stata messa appunto per raggiungere un comportamento ottimale su fondi cedevoli. Studiato per il solo montaggio sulla ruota posteriore (nelle citate dimensioni 4.25 - 18 e 3.00 - 18) il nuovo «MT 37 Lagunacross» offre le migliori prestazioni in abbinamento con la copertura Pirelli «MT 32 Sandcross» misura 3.00 - 21.

successo raggiunto in pochi anni se non lo vediamo alla luce della capacità di investire coraggiosamente. Lei è appena tornato dalla Cina e molti si chiedono quali affari lei abbia concluso laggiù. Ci può dire qualcosa in merito? «Non posso dire ancora molto, siamo in fase di trattativa, ma posso senz'altro anticipare che stiamo cercando un accordo per la consegna di uno stabilimento «chiavi in mano» che possa produrre motociclette stradali di 125 cc. Come al solito ci troviamo di fronte ai giapponesi che ci hanno preceduto, tuttavia c'è spazio anche per noi; molte fabbriche di moto si dovranno impiantare in Cina nei prossimi anni e noi siamo sicuri che arriveremo alla motorizzazione completa del paese, ma molto presto potrà annunciare la firma di un accordo in tal senso. Quindi lei è convinto che una tappa verso la motorizzazione individuale sia ancora costituita, nei Paesi in via di sviluppo, dalla motocicletta. «Sì, ne sono convinto perché la motocicletta è un veicolo economico, agile, che si presta molto all'utilizzo nei Paesi in via di sviluppo, generalmente caldi e con reti stradali limitate e già congestionate dal traffico. Prenda ad esempio la Cina che ha un miliardo e più di abitanti: pur essendo, ad esempio, oggi essi svendono letteralmente, praticando sconti che arrivano a due milioni e mezzo per una Honda. Qual è il segreto del vostro successo commerciale? Ce lo dica, potrebbe servire a molti. «In questi tempi, il segreto se c'è consiste nel non aver paura e nel saper decidere, inoltre nel saper correre qualche rischio calcolato. La Cagiva è un'azienda preparatissima finanziariamente, ma questo non basterebbe a spiegare il

La Agv muove i primi passi sul mercato italiano già nel 1946, ossia nell'immediato dopoguerra. Comincia con selle per cicli. Vengono poi i sellini posteriori per i ciclisti e gli scooter. I primi caschi protettivi per motociclisti arrivano nel 1949. Sono gli anni della motorizzazione di massa: la Agv, al passo con i tempi, sente per prima l'esigenza di proteggere adeguatamente la parte più vulnerabile di chi usa la motocicletta. Sono periodi di scarsissima sofisticazione nelle comunicazioni di massa. La propaganda (è il primo appello della motomedia pubblicitaria) si fonda su dati reali e si riscontra in chiave di massima concretezza. L'Agv diventa presto sinonimo di casco in tutto il mondo, radicando la sua fama nella profonda conoscenza del prodotto e nello sviluppo delle sue problematiche, dal quale, con la logica di un tecnico, ricava nuove esperienze, che investe per andare avanti. Si stacca dai tentativi artigianali di emulazione grazie ad un maggiore capacità di assorbimento di urto. Nasce così il «casco K», autentico successo dell'epoca, che due anni dopo (1955) soggiace nell'inflessibile logica della casa valenzana — all'ultimo ritrovato. A quel tempo, i suoi stabilimenti «Universal Glass Fibre» di Grugliasco sono, infatti, in grado di produrre, utilizzando tecniche di assoluta avanguardia, un casco in vetroresina. È il successo che consacra definitivamente l'Agv quale numero uno fra le aziende internazionali del settore. Gli allori conseguiti nell'ambito della scelta dei materiali e della tecnologia impongono e suggeriscono soluzioni formali e stilistiche di adeguato livello. Anche la linea Agv diventa sinonimo di aggiornamento e di prestigio in campo mondiale e, fa scuola. Dal casco «scodellato» si passa (primo in assoluto) al tipo Jet (1956) e, con il 1967, dopo tre anni di studio ed esperienza, a seguito della realizzazione del modello unico per chilometro lanciato il CASCO INTEGRALE X-80. Giacomo Agostini mette a punto personalmente lo studio per il modello X-3000 e gli presta anche il suo nome, utilizzandolo per tutto il resto della sua carriera di centauro plurititolato. Siamo nel 1971. Gli anni immediatamente successivi sono quelli del secondo boom della moto in Italia e nel mondo. La concorrenza si sviluppa, si arma e «marcia» non sempre in modo molto ortodosso;

# Agv, una azienda leader, da sempre al servizio della sicurezza



bisogna quindi reagire ed arginarla. Così esigenze di marketing impongono di affiancare alla prestigiosa produzione in Kevlar e Fiberglass quella di modelli in Policarbonato, con evidente e mai celato intento di conseguire risultati in segmenti di mercato più bassi. Attualmente, la modellistica Agv si articola in diversi prodotti: X 999 TUTTOKEVLAR, X 900 KEVLARGLASS, KR 2001 FIBERGLASS, X 210 ENDURO, X 70 JET FIBERGLASS, X 82 JET POLICARBONATO, X 1000 INTEGRALE POLICARBONATO, e la nuovissima serie di quattro caschi «open face» prodotti in collaborazione con Fiorucci. Prendiamo in considerazione alcuni dei modelli più significativi. Al top della produzione si può sicuramente collocare il casco X999 Tuttokevlar — omologato E22/O2 —, con calotta in strati sovrapposti di tessuto di kevlar che consentono il mantenimento

delle doti di resistenza e protezione richieste dalle norme internazionali con un risparmio del 30% in peso rispetto agli integrali in fiberglass. La stessa filosofia dell'X 999 è stata adottata per la progettazione del casco X 900 omologato E22/O2 — (raffigurato nella foto), realizzato in tessuto misto Kevlar/Fiberglass. Ambedue i modelli, che sono il risultato della più avanzata tecnologia Agv, rispondono alle esigenze più sentite da parte del motociclista: sicurezza, efficiente aerazione interna assicurata da prese d'aria laterali, visiera antigraffio ottenuta da una lastra otticamente perfetta, imbottitura di confort realizzata con materiali di prima qualità. Per i teen-agers Agv ha pensato a creare, in collaborazione con lo stilista Elio Fiorucci, un casco «open face» — omologato E22/O2 —, disponibile in 4 diverse decorazioni (il circuito di un calcolatore, i

3 continenti, 50 aeroplanini ed un fumetto con una breve storia), correato di uno zainetto e di una maglietta. Si tratta di un casco ultraleggero, realizzato in materiale termoplastico con vellutino di rivestimento interno — simpaticamente abbinato ai colori delle calotte — e fibbia automatica. Un casco quindi che vuol perdere la sua immagine di prodotto tecnico, pur essendo, per divenire un oggetto di moda che rispetti i gusti dei ragazzi. Anche nello sport, rilevante è stato, ed è tuttora, l'apporto della Agv sotto forma di presenza attiva e concreta. La Agv è l'unica casa che può vantare più di 65 Campionati Mondiali conquistati nelle discipline più diverse: Motocross, Motociclismo Veloci-

# PEDALO O NON PEDALO?

FAI UN REGALO ALLA TUA BICICLETTA. REGALATI UN MOSQUITO.

Mosquito è il motore ausiliario per bicicletta. Cilindrata 35 cc., frizione centrifuga, accensione elettronica, potenza di 1 CV, funziona con miscela al 2%, pesa 5 kg., percorre oltre 80 km. con un litro. Mosquito viene fornito in una scatola kit che comprende il motore, il serbatoio e tutti gli accessori per l'installazione sulla bicicletta. Mosquito, la possibilità di avere due mezzi di locomozione in uno.

**SCEGLI MOSQUITO.**  
Mosquito, di facile applicazione, consente di non rinunciare al piacere di una «vera» pedalata.

Mosquito, l'idea Garelli.

**GARELLI NUOVI MODI DI ESSERE**  
2000 PUNTI DI ASSISTENZA IN ITALIA

GARELLI sceglie TOTAL